



Aan de gemeenteraad

Gevraagd besluit:

Vaststellen tweede wijziging van de Havenverordening Rotterdam 2020.

Waarom dit voorstel?/Waarom nu voorgelegd?

Het is gewenst om naar aanleiding van recente ontwikkelingen en nieuwe inzichten de Havenverordening Rotterdam 2020 op een aantal punten te actualiseren/te wijzigen. Het gaat hierbij om een aantal wijzigingen die inspelen op duurzame ontwikkelingen. De voorgestelde wijzigingen sluiten aan op de nieuwe visie van de Havenmeester (DHMR): het stimuleren en waarborgen van de veiligheid, duurzaamheid en weerbaarheid in de Rotterdamse haven voor gebruikers en omwonenden. De wijzigingen hebben betrekking op onder andere de ontvangst van scheepsafval en ladingresiduen; vast- en losmaken van zeeschepen en; veranderingen als gevolg van de nieuwe Omgevingswet. Daarnaast wordt een aantal technische wijzigingen voorgesteld waarmee onjuistheden worden gecorrigeerd of teksten worden verduidelijkt.

Relatie met het coalitieakkoord/collegewerkprogramma/eerder aangenomen moties en gedane toezeggingen:

n.v.t.

Toelichting:

Hieronder volgt een opsomming van de wijzigingen van de nieuwe Havenverordening. Een uitgebreid overzicht staat in het hoofdstuk Artikelsgewijze toelichting. De voorgestelde inhoudelijke wijzigingen zijn onder andere afgestemd met de gemeente Rotterdam, zeehavenpolitie, DCMR, Koninklijke Roeiers Vereniging Eendracht (KRVE) en sjobedrijven. De wijzigingen hebben als doel om:

- Een betere aansluiting van de uitzonderingen op de algemene regels voor het gebruik van bootlieden in lijn te brengen met de huidige praktijk;



- De eisen voor legitimatie door de sjorders aan te passen als gevolg van de AVG;
- De nieuwe ligplaatszoneringsafstanden vast te stellen;
- Het mogelijk maken dat gebieden kunnen worden aangewezen waar een generatorverbod geldt voor zeeschepen;
- Inhoudelijk wijzigingen door te voeren als gevolg van veranderende en nieuwe wetgeving, waaronder scheepsafvalstoffenwetgeving en de Omgevingswet;
- Enkele technische wijzigingen door te voeren.

Achtergrond

De Havenverordening Rotterdam 2020 is in november 2019 door de Gemeenteraad aangenomen. In maart 2021 heeft een eerste wijziging van de Havenverordening Rotterdam 2020 (21bb002981) plaatsgevonden. De Havenverordening, inclusief wijzigingen, heeft als doel voor de gemeenten (Amsterdam, Rotterdam, Velsen, Zaanstad, Beverwijk, Dordrecht, Zwijndrecht, Papendrecht, Vlaardingen, Schiedam en Maassluis) om tot gelijklopende regelgeving in de havens te komen. Zo is het makkelijker en duidelijker voor de omgeving en klant wanneer een schip één van de havens aandoet. Ook wordt zo voorkomen dat er verschil optreedt in interpretatie van regelgeving omtrent de veiligheid op en rond het water tussen de regio's.

Artikelsgewijze toelichting

Hieronder worden de wijzigingen in de Havenverordening per artikel toegelicht. Voor een meer inhoudelijke toelichting wordt verwezen naar de teksten in de Havenverordening zelf.

Considerans (lees: doel van de havenverordening)

In de eerste wijziging van de Havenverordening wordt er naast milieu en veiligheid, "ordening in de haven" als een van de doelen van de verordening benoemd. Aangezien regelmatig verwarring ontstond omtrent dit begrip - mede in verband met de burgemeestersbevoegdheden (openbare orde) - is ervoor gekozen om het begrip "ordening" te vervangen door "een efficiënt gebruik", omdat dit begrip beter aansluit bij datgene wat wordt bedoeld. Een wijziging van het doel is niet beoogd.

Wijzigingen in wet- en regelgeving

Er zijn twee belangrijke wijzigingen als gevolg van wijzigingen in nationale en internationale wetgeving waar de Havenverordening op aansluit. Hierdoor is het begrip "scheepsafval" gewijzigd in "scheepsafvalstoffen" en is het begrip "inrichting" vervallen.

Paragraaf 1 Algemene bepalingen

Artikel 1.1 Begripsomschrijvingen

Voorgesteld wordt de begrippen:

- "Bootliedenorganisatie": toe te voegen dat een bootliedenorganisatie ook een bedrijf kan zijn waar bootlieden werkzaam zijn, omdat deze de feitelijke werkzaamheden verrichten;
- "Haven": de onder de definitie van "haven" genoemde havens in alfabetische volgorde te plaatsen, de RWS-haven te wijzigingen in Bolneshaven en een nieuwe havennaam toe te voegen, de Houtzagerijhaven;
- "Scheepswerf" te vervangen door "een bedrijf waar de activiteit is toegestaan".



Artikel 1.7 Geldigheidsduur

Door wijziging van artikel 1.7 wordt het mogelijk gemaakt om de bunkervergunning transporteur voor een andere periode dan de in het eerste lid genoemde vijf jaar te verlenen. Deze wijziging wordt voorgesteld om maatwerk te kunnen bieden bij het verlenen van de bunkervergunning transporteur, aangezien in deze vergunning ook technische eisen kunnen worden voorgeschreven. Om een technische eis proportioneel te laten zijn (bijv. in verband met de geldelijke investering die het opleggen van een technische eis met zich mee brengt), is de mogelijkheid om een vergunning voor een langere periode dan vijf jaar te verlenen noodzakelijk.

Paragraaf 3 Ordening en gebruik van de haven

Artikel 3.10 Meldplicht zeeschepen

Een kapitein die nog met zijn reis bezig is, heeft niet altijd de mogelijkheid om de invoer van de agent te controleren en kan om die reden niet alleen verantwoordelijk worden gehouden voor het aanleveren van de gegevens. Het is daarom logisch om ook de agent verantwoordelijk te kunnen houden voor het tijdig aanleveren van de juiste gegevens. De agent van een zeeschip kan nu ook een melding maken namens de kapitein van het betreffende zeeschip. De vereiste gegevens worden via een digitaal meldsysteem aan de havenmeester gemeld.

Paragraaf 4 Veiligheid en milieu in de haven

Artikel 4.2 Verbod gebruik generator, hoofd- en hulpmotor

Een belangrijk onderdeel van de missie duurzaamheid van de gemeente Rotterdam en de havenmeester is om de uitstoot van schepen die zijn afgemeerd in de haven te verminderen. Walstroom biedt hierbij de kans om die uitstoot te verminderen door schepen te voorzien van een schone energiebron. Deze wijziging maakt het mogelijk om naast binnenschepen, daar waar walstroom-faciliteiten aanwezig zijn, ook voor zeeschepen locaties aan te wijzen waar het gebruik van een generator, hoofd- en hulpmotor is verboden.

Paragraaf 7 Zoneringsregeling schepen met gevaarlijke stoffen in verpakking of bulk

Bijlage 2 behorende bij Artikel 7.1 Verbod ligplaatsinname schip met gevaarlijke stoffen

In de havenverordening zijn regels opgenomen voor het ligplaats nemen voor schepen met gevaarlijke stoffen aan boord. Afhankelijk van de hoeveelheid gevaarlijke stof en de soort stof die het schip aan boord heeft moet bij het ligplaatsnemen een minimale afstand aangehouden worden tot woonconcentraties.

In lijn met de missie veilig van DHMR heeft de havenmeester eind 2021 een onderzoek laten uitvoeren naar de afstanden die schepen met gevaarlijke stoffen moeten aanhouden tot woonconcentraties. De laatste berekening dateerde uit 2003. Nieuwe inzichten met betrekking tot kenmerken van gevaarlijke stoffen maakte dat de ligplaatszoning toe was aan een herziening.

De ligplaatszoning is een veiligheidscontour die rondom woonconcentraties wordt getrokken en waarbinnen schepen, die bepaalde hoeveelheden gevaarlijke stoffen aan boord hebben, geen ligplaats mogen nemen.



Deze risicomaatregel is aanvullend op de veiligheidsafstanden die gemeenten en provincies moeten aanhouden bij het verlenen van (milieu)vergunningen aan bedrijven met gevaarlijke stoffen. Het eerste lid heeft betrekking op alle schepen, het tweede lid op alleen zeetankschepen.

De afstanden zijn gebaseerd op de veiligheidsnormen die in het Besluit externe veiligheid inrichtingen (Bevi) worden voorgeschreven en waar gemeenten en provincies aan zijn gehouden bij het verlenen van (milieu)vergunningen aan bedrijven met gevaarlijke stoffen. In de ligplaatszoning wordt gekeken naar het effect van een incident met de gevaarlijke stoffen aan boord van schepen en wordt de kans dat het incident kan optreden niet meegewogen. Daarmee is deze meetmethode strenger dan de reguliere meetmethode en hierdoor staan in de ligplaatszoning grotere veiligheidsafstanden dan wanneer het Bevi zou worden toegepast. Deze strengere meetmethode draagt bij aan de veiligheid in en in de omgeving van de haven.

Voor het berekenen van de veiligheidsafstanden van de klasse 1 stoffen (explosieven) is het door het RIVM opgestelde Rekenvoorschrift Omgevingsveiligheid, Module VI voor opslag van ontplofbare stoffen uit 2020 gebruikt.

De herijking heeft geleid tot een verschuiving van een aantal stoffen naar een andere ligplaatszone. Voor een verbeterde toepassing van de zoning is een extra zone toegevoegd. Om aan te sluiten bij nationale regelgeving wordt er bij explosieven (klasse 1) ingedeeld volgens de netto explosieve-massa. De veranderingen passen binnen de hoeveelheden die de bezoekende schepen afgelopen vijf jaar aan boord hebben gehad. Daarmee heeft deze wijziging geen gevolgen voor de gevestigde bedrijven.

Paragraaf 8 Bunkeren en van of aan boord brengen van hulpstoffen

Artikel 8.1 en 8.5 Bunkeren en Hulpstoffen

Deze artikelen gelden voor 'eenieder' en niet alleen voor de schipper, kapitein of exploitant.

Artikel 8.3 en 8.6 Invulling minimumeisen aan bunkervergunning en hulpstoffenvergunning

De eisen die aan een bunker- of hulpstoffen vergunning worden gesteld zijn niet limitatief en vast omkaderd. Dit kwam onvoldoende tot uiting in de artikelen en wordt nu expliciet gemaakt.

Paragraaf 11 Dienstverlening

Artikel 11.1.2 Keuring van schepen

In artikel 11.1.2 wordt vastgelegd dat een verklaring van deugdelijkheid zijn geldigheid vijf jaar na de datum van afgifte verliest. Op deze wijze wordt vastgelegd dat 'schepen, gebruikt voor personenvervoer van minder dan 12 personen buiten de bemanning om, voor communicatie varen en voor het vast- en losmaken van schepen, minimaal iedere vijf jaar gekeurd worden op de veiligheidseisen zoals die in paragraaf 12 zijn verwoord.' Deze toevoeging bestendigt de huidige praktijk waarin een verklaring van deugdelijkheid voor vijf jaar wordt afgegeven. Met deze wijziging treedt derhalve geen verzwaring van administratieve lasten op.



Artikel 11.2.1 Verbod vast- en losmaken zeeschepen

In artikel 11.2.1 wordt vastgelegd dat schepen met een lengte groter dan 75 m gebruik moeten maken van de diensten van roeiers en de uitzonderingen op deze regel. De nu genoemde uitzonderingen op de regel sluiten beter aan bij de huidige praktijk. Het nieuwe artikel 11.2.1 is tot stand gekomen op basis van analyse van reizen in 2019 en gesprekken met stakeholders: Koninklijke Vereniging van Nederlandse Reders (KVNR) en de Koninklijke Roeiers Vereeniging Eendracht (KRVE), de in de Rotterdamse haven werkzame bootlieden organisatie. De wijzigingen doen recht aan de veiligheid en efficiëntie in de haven, maar ook aan de huidige praktijk van vast- en losmaken en geven duidelijkheid aan partijen wanneer van roeiers gebruik moet worden gemaakt.

Artikel 11.2.2 Beroep en verplichtingen bootman

Met deze toevoeging wordt duidelijk gemaakt dat, naast dat bootlieden bij een bootliedenorganisatie aangesloten kunnen zijn, bootlieden ook voor een bootliedenorganisatie in dienstverband werkzaam kunnen zijn.

Artikel 11.2.3 Erkenning bootliedenorganisatie

Eén van de minimumeisen die op grond van de Europese Zeehavenverordening (EU-verordening 2017/352) aan onder meer bootlieden mag worden gesteld, is de eis dat de beschikbaarheid van de betrokken havendienst voor alle gebruikers, aan alle aanlegplaatsen en zonder onderbrekingen, dag en nacht, het hele jaar door gewaarborgd is. Deze eis valt uiteen in twee delen, namelijk de continuïteit van de havendienst en de beschikbaarheid van de havendienst voor alle gebruikers daarvan in de haven. De continuïteitseis ten aanzien van de bootlieden is reeds verwoord in onderdeel d van artikel 11.2.3. Dat de bootlieden ook aan alle zeeschepen hun diensten moeten aanbieden, is nog niet vastgelegd in de Havenverordening. Voorgesteld wordt deze verplichting wel expliciet in de Havenverordening op te nemen. Vanuit veiligheidsoogpunt is het van groot belang dat roeiers hun diensten aanbieden aan ieder zeeschip die dat wenst. Het is onwenselijk dat door een bootliedenorganisatie bepaalde type zeeschepen of locaties zouden worden uitgezonderd van hun dienstverlening. Dat zou ertoe kunnen leiden dat zeeschepen op bepaalde locaties (bijv. op de boeien in de Waalhaven) niet meer (veilig) zouden kunnen afmeren.

Artikel 11.2.4 Eisen aan bemanning en schepen die worden gebruikt voor het vast- en losmaken van zeeschepen

Voorgesteld wordt om het bestaande vierde lid van artikel 11.2.4 te laten vervallen. Het vierde lid regelt dat schepen die gebruikt worden voor het vast- en losmaken van zeeschepen en die gebouwd zijn vóór 1 januari 2018 vanaf 1 januari 2028 moeten voldoen aan de eisen zoals die verwoord zijn in NEN 8431. In de afgelopen periode is echter duidelijk geworden dat het niet proportioneel is schepen gebouwd vóór 1 januari 2018 die reeds worden gebruikt om zeeschepen vast- en los te maken enkel vanwege het verstrijken van een datum conform de NEN-norm te certificeren. Het zijn immers onverkort veilige schepen. Met deze wijziging wordt bewerkstelligd dat schepen die ingrijpend worden verbouwd of worden omgebouwd, dan wel schepen die voor de eerste maal worden gecertificeerd, eveneens volgens de NEN 8431 moeten worden gecertificeerd. Schepen die zijn gebouwd vóór 1 januari 2018 kunnen blijven voldoen aan de op grond van artikel 11.1.2, eerste lid, voor de betreffende categorie gestelde eisen.



Artikel 11.4.2 Vergunningsvoorwaarden sjorbedrijf

Artikel 11.4.2 wordt geactualiseerd door nu naar het vereiste ISO-certificaat te verwijzen dat een sjorbedrijf moet hebben. Daarnaast worden de vereisten aan de legitimatiepas van de sjorders in lijn gebracht met de bepalingen van de AVG. Verder is de legitimatieplicht aangepast in die zin dat sjorders, zich naast fysiek, in het vervolg ook digitaal kunnen legitimeren.

Artikel 11.4.3 Verplichtingen sjorders

In de verordening is opgenomen welke opleiding een sjorder moet hebben gevolgd. Naast dat naar de opleiding wordt verwezen, worden ook de CREBO-nummers (door het Ministerie van OCW vastgestelde nummers) van de opleidingen genoemd. Voorgesteld wordt om niet meer naar de specifieke CREBO-nummers te verwijzen, aangezien deze vaak wijzigen. Hiermee wordt voorkomen dat bij een wijziging van een CREBO-nummer de Havenverordening tussentijds moeten worden aangepast en er onduidelijkheid ontstaat of een sjorder de juiste opleiding heeft gevolgd.

Financiële en juridische consequenties/aspecten:

Financieel

n.v.t.

Juridisch

- De wijziging van de Havenverordening Rotterdam 2020 geschiedt door de gemeenteraad op basis van artikel 147 van de Gemeentewet;
- De wijziging van de Havenverordening Rotterdam 2020 is een algemeen verbindend voorschrift waar geen bezwaar of beroep tegen open staat;
- De centrale regelgevingstoets heeft plaatsgevonden.

Het bijbehorende ontwerpbesluit bieden wij u hierbij ter vaststelling aan.

De secretaris,

V.J.M. Roozen

Burgemeester en wethouders van Rotterdam,

De burgemeester,

A. Aboutaleb

Bijlage(n):

1. Ontwerpbesluit tweede wijziging Havenverordening Rotterdam 2020
2. Bijlage 2 bij Havenverordening Rotterdam 2020



Ontwerpbesluit

De Raad van de gemeente Rotterdam,

gelezen het voorstel van burgemeester en wethouders van 1 november 2022

besluit:

- Het college te mandateren om tezamen met de gemeenten Ridderkerk en Barendrecht een onderzoek te initiëren naar de consequenties van uittreding of vroegtijdig opheffen van de gemeenschappelijke regeling Nieuw Reijerwaard (GRNR);
- Het college te mandateren om ook namens de gemeenteraad bijgevoegde collegebrief aan het dagelijks bestuur van de GRNR te sturen (bijlage 1).

Aldus vastgesteld in de openbare vergadering van

De griffier,

De voorzitter,